

The slowest car

The slowest car we've ever built. Met die oneliner besluit Audi de anderhalve minuut durende commercial waarin de R8 stukje bij beetje geassembleerd wordt. Het moge duidelijk zijn dat Audi – zij het met een dikke knipoog – deze auto een bijzondere rol toedicht. Waar vrijwel iedereen het merk Audi associeert met zakelijkheid en degelijkheid, is de R8 ineens een bijzondere verschijning. Niet eerder maakt Audi voor de commerciële markt een tweezits sportwagen. Toch is de auto ook wel weer Audi ten voeten uit, tenslotte was Audi het eerste merk dat met een middenmotor



Audi waagt zich op tweezittersterrein met de R8.

racewedstrijden won. Ook de aluminium constructie en de quattro vierwielaandrijving zijn door Audi succesvol in verschillende takken van racerij toegepast. De FSI-inspuittechnologie heeft recentelijk nog voor meerdere zeges bij de 24 uur van Le Mans gezorgd, overigens ook in een R8, al had die raceauto van begin deze eeuw nog niet zoveel met de huidige productieauto te maken.

Aspiraties

Toch is er wel een link naar Le Mans te maken, al is dat om een wat andere reden. De conceptcar die aan de R8 voorafging heette namelijk de Le Mans quattro concept. En net als bij de concept voor de eerste generatie TT enkele jaren eerder, is ook deze conceptcar nagenoeg ongewijzigd in productie gegaan. Grofweg zou je kunnen zeggen dat alleen de led-koplampen en de uitlaten middenonder het productiemodel niet gehaald hebben. De dagrijverlichting van de R8 bestaat wel uit een golvende lijn van leds. Een leuke, aandachttrekkende gimmick, maar na de S6 kwam



Breed en laag: hoezo Audi alleen maar behoudend?

ook de A5/S5 er al mee en inmiddels zijn de A4 en komende A3 cabriolet ook al aan de beurt. Het was toch mooier geweest als het wat exclusiever zou blijven. Een ander kenmerkend item aan de R8 zijn de zogenaamde sideblades. Deze panelen zitten achter de portieren en zitten over de luchtinlaat voor het motorblok heen. Deze panelen zijn in kleuren bestelbaar die afwijken van de lakkleur, om – zoals Audi dat zegt – de aandacht op het motorblok te vestigen. Bij de gereden R8 wijken de sideblades in

Oxygenzilver lichtjes af van het IJszilver van het overige plaatwerk, maar dit is toch wel een van de meest bescheiden kleurcombinaties.

Dat de R8 supercar-aspiraties heeft moge duidelijk zijn. De auto is indrukwekkend laag en breed en heeft grote, opvallende luchtinlaten en dikke negentien inch wielen. Naast deze onderdelen die ook nog wel eens aan een wat gewonere, dik uitgevoerde auto zitten springt het achter een glazen plaat zichtbare motorblok natuurlijk erg in het oog. De krachtige V8 met de Audi-ringen er bovenop is voor iedereen zo goed zichtbaar. Achteraan zien we nog vier Ferrari-achtige uitlaten en een duidelijk zichtbare diffuser voor een betere aërodynamica. Overigens is het jammer dat je bij de uitlaten van dichtbij goed kan zien dat het sierstukken betreffen die ook nog eens niet naadloos aansluiten op de daadwerkelijke uitlaten erachter. Wellicht dat het iets te maken heeft bewegingsvrijheid, maar het ziet er toch niet echt lekker uit. Gelukkig hoeft de achterligger er niks van te zien, want daarvoor moet je er wat dichter op zitten.

Vleugje Audi

De instap is natuurlijk vrij laag, maar opvallend goed te doen. Waar je je soms in een sportwagen moet hijsen, is het nu vrij goed mogelijk om soepel in de stoel te gaan zitten. Overigens is met name op de wangen van de zitting al wel goed zichtbaar dat dit niet de eerste keer is dat iemand plaatsneemt in de R8. Na 30.000 km heeft deze R8 toch al wel wat gebruikersspoor op het leer. De leren sportstoelen zijn op allerlei manieren elektrisch verstelbaar en zo zal het voor een ieder toch mogelijk moeten zijn om een goede positie te vinden. Het is opmerkelijk dat de bijrijder



Hoewel echt anders dan gemiddeld, toch ook wel typisch Audi.

beduidend minder beenruimte heeft, door de lage zit is het prettig als je je benen gestrekt voor je kan leggen, maar dit kan bij lange bijrijders nog wel eens lastig zijn. Al is het natuurlijk ook als excuus te gebruiken om niet daar maar achter het stuur te moeten zitten. De bestuurder krijgt het gevoel in een racewagen te zitten door de rand die vanaf pakweg de versnellingspook, over het instrumentarium, tot op de deur loopt. Die versnellingspook is overigens al een kunstwerkje op zich, ook hier is weer gebruik gemaakt van een design dat bij bijvoorbeeld Ferrari's ook gebruikt wordt. De zes versnellingen en de achteruit komen tot uiting door de sleuven waar de pook doorheen glijdt. Alleen daarom al zou je de handgeschakelde R8 een streepje voor laten hebben op de R-Tronic.

Toch is het interieur geen opeenstapeling van sportiviteit. De zakelijkheid van een gemiddeld Audi-interieur schijnt aan alle kanten door dit R8-interieur. De vormen rond de klokken, het navigatiesysteem en de gebruikte knoppen en hendels zijn in nagenoeg gelijke vorm in verschillende zakensedans uit Ingolstadt terug te vinden. Wel is soms net voor een iets andere uitvoering gekozen. Waar normaal zwart kunststof wordt gebruikt bovenop het dashboard, lag nu donker leer. En het stuur bevat alle bedieningselementen als anders, maar is nu wel van het afgeplatte, sportieve soort. Opvallend

is dat de prijs van deze R8 zoals gewoonlijk flink wordt opgestuwd door de aanwezige opties, maar dat de opties minder luxe zijn dan in andere modellen verkrijgbaar. Natuurlijk zal een liefhebber van sportieve auto's zeggen dat luxe niet nodig is, maar aangezien Audi duidelijk de keuze maakt om ook luxe aan te bieden, zou je toch verwachten dat een navigatiesysteem ook gewoon Nederlands uitgevoerd kan worden en dat er gescheiden aircozones aanwezig zouden zijn.

In het kader van dagelijkse bruikbaarheid is het goed om te weten dat de aanwezige bergruimte – zoals te verwachten – niet royaal is. Evengoed kan je prima je jas of kleine tas achter de stoelen kwijt en is er onder de voorklep nog een bagageruimte van 100 liter beschikbaar, al is die door zijn diepe en smalle vorm niet heel erg praktisch. Maar laten we eerlijk zijn: who really cares?

Hoogstandjes

Om de prestaties zo optimaal mogelijk te maken, heeft Audi tal van hoogwaardige technieken gebruikt. De basis ligt al in het aluminium spaceframe, dat slechts 240 kg weegt, maar toch voldoende stijfheid biedt. Ook de carrosseriedelen zijn door het gebruik van aluminium en magnesium beduidend lichter dan bij de gemiddelde andere auto. De achtcilinder motor verdubbelt het gewicht ongeveer, maar door de plaatsing voor de achteras ligt deze massa vrij centraal in de auto. Door gebruikmaking van zogenaamde dry sumpsmering kan het blok ook nog eens vrij laag liggen. Hierbij wordt de olie niet meer in een carter onder het blok opgeslagen, maar wordt het onder druk langs het blok geleid. Doordat er geen carter gebruikt wordt, kan het blok weer lager komen te liggen. Daarnaast kan de olie niet meer 'klotsen' in het carter, en daardoor blijft de smering ook tijdens heftig bochtenwerk optimaal.



Zonder turbo's, maar mét FSI, goed voor 420 pk.

De V8 maakt gebruik van de beproefde FSI-techniek. Hierbij wordt de brandstof rechtstreeks geïnjecteerd op de plek waar de verbranding plaatsvindt. Ten opzichte van een conventionele injectiemotor levert dit een winst op in vermogen terwijl het verbruik en de uitstoot juist minder wordt. Het blok levert maximaal 420 pk en de begrenzer grijpt pas in bij 8250 toeren per minuut. Ook het koppel is met 430 Nm voor een benzinemotor zeer aantrekkelijk. Met deze cijfers komt de R8 in 4,6 seconden tot 100 km/u vanuit stilstand. De topsnelheid is volgens Audi zelfs 301 km/uur, wat betekent dat er geen begrenzer is geïnstalleerd zoals bij veel dikke Duitse auto's wel het geval is.

Uiteraard ontbreekt het technische boegbeeld van Audi – het quattro vierwielaandrijvingsstelsel – niet op de R8. De R8 bepaalt zelf op welke wielen het vermogen het beste tot zijn recht komt. Het vermogen op de achterwielen ligt tussen de 65 en 90 procent, afhankelijk van de behoefte van de auto. Het resterende vermogen wordt op de voorwielen overgebracht. Mocht al deze techniek nog niet voldoende zijn, dan is optioneel ook nog het vernuftige Magnetic Ride te bestellen. Hierbij wordt ook de afstelling

van het onderstel nog eens naar de omstandigheden afgeregeld.

Geciviliseerd geweld

Wanneer voor het eerst de sleutel om mag, ben je direct bij de les. Als de auto op contact gaat, slaan de wijzers even een keer helemaal uit en als je vervolgens start komt er direct een lekkere V8-sound achter je vandaan. Ook omdat er met starten direct even een dotje gas wordt gegeven. Zoals verwacht gaat alles even een stukje zwaarder dan in de gemiddelde andere auto, maar op zich is het prima te doen. Bij de eerste bochtjes blijkt ook direct op wat voor enorm brede sloffen deze R8 staat – namelijk 235 mm voor en 295 mm achter -, want bij iets te strak stuurwerk wringen de



Geweld in positieve zin!

banden enorm als je stapvoets rijdt en hoor je ze zelfs af en toe schuiven. Wanneer dan eindelijk het gas er even flink op kan, verschijnt er een grijns van oor tot oor op het gezicht van de bestuurder. Wat een acceleratie! Er komt een flink vermogen vrij en om het optimaal te gebruiken moet je ook flink door in de toeren, want pas bij 7800 toeren per minuut wordt het maximale vermogen van 420 pk aanspreekbaar. De eerste twee versnellingen ben je heel rap door en vanaf de derde versnelling krijg je ook echt dat gevoel van flink doortrekken. De versnelling, de beleving, in één woord: heerlijk. De mooi vormgegeven versnellingspook vervult hierbij een belangrijke functie. Hij laat zich met korte, hakerige klappen van het ene naar het andere verzet brengen. Prachtig is hierbij het 'klik-klik'-geluid dat de bak produceert als je opschakelt. Dat past ook weer perfect bij het exotische karakter dat de auto graag wil hebben.

Toch merk je ook bij het rijden weer dat er weer een vleugje Audi-zakelijkheid over de auto ligt. Het is geen hardcore exoot in de zin van compromisloze vering of haast ondoenlijk zware bediening van de pedalen. Je kan er prima over langere afstanden in vertoeven zonder dat het vermoeiend wordt. Natuurlijk is de vering wel stug. Je maakt goed contact met de ondergrond en dat maakt de snelheidsbeleving alleen maar beter. De R8 snijdt dan ook strak door de bochten en geeft niet snel niet thuis, maar hoe kan dat ook anders als je los van de nodige hulpelektronica ook vierwielaandrijving en een ideale gewichtsverdeling hebt? Ook het zwaartepunt dat mooi laag in het midden ligt draagt sterk bij aan het snel kunnen nemen van bochten.

Je hebt natuurlijk vanwege de looks al veel bekijks, maar ook zeker vanwege het motorgeluid, want wat is dat heerlijk als je de auto eens flink doortrekt. In de bovenste helft van de toerenteller geeft de V8 een heerlijke brul die verslavend werkt. Onderin is het geluid beduidend minder sportief en klinkt zelfs een beetje nasaal als je langdurig op dezelfde snelheid rijdt. Naast dat je veel bekijks hebt, kan je zelf ook prima de wereld inkijken door de goede raamoppervlakken voor, achter en opzij. Achteruit manoeuvreren is soms wel lastiger, omdat het zicht schuin naar achteren door de brede heupen en dikke stijlen wel wat onoverzichtelijk is. Gelukkig is de R8 voorzien van parkeersensoren rondom en dat is best

prettig.

Verslavend

Dat Audi niet op zijn lauweren rust na het afleveren van de R8, blijkt wel uit het feit dat de testrondes met een nog sterkere versie al gemaakt zijn. Helaas zal de introductie daarvan nog wel even duren, want er zijn al meerdere testwagen afgebrand na hitteproblemen. Het zal iemand die de warmteontwikkeling bij deze V8 heeft ervaren ook niet verbazen dat het met een V10 problematisch kan worden, want warm dat wordt ie! Ook gaan er al wel een tijdje geruchten dat er een dieselversie van de R8 zou komen. Aan de ene kant een absurd idee, maar aan de andere kant helemaal niet zo gek, gezien de grote successen die Audi met diesels de laatste jaren in Le Mans heeft behaald.



Alleen het schakelgeluid is al sensationeel.

Hoe dan ook is de huidige R8 al een geweldige auto. Het exterieur is een regelrechte nekkendraaier gezien de reacties van de vele passanten. De prestaties zijn imposant. Geweldige acceleratie en een ultieme wegligging maken dat rijden in deze auto een echte verslaving kan worden. Daarbij is de alledaagse bruikbaarheid zeer hoog, maar daarbij is misschien ook een punt waarop de hardcore sportwagenfanaat afhaakt, want het brute wat de auto absoluut in zich heeft is wel een beetje geciviliseerd.

Fotografie/Video: Martijn Koevoets

Plus

- + Imposante verschijning
- + Acceleratie
- + Wegligging

Min

- Wat te zakelijk interieur
- Motorgeluid op constante snelheid
- Zicht schuin naar achteren